

Vardagslivet i det offentliga rummet

idéförslag för utformning av en busshållplats



Jenny Fält och Matilda Olsson

Titel: Vardagslivet i det offentliga rummet - idéförslag för utformning av en busshållplats

Engelsk titel: Everyday in Public Space - Design Suggestions for a Bus Stop

© Jenny Fält och Matilda Olsson

Handledare: Marina Queiroz, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Ylva Dahlman, SLU, institutionen för stad och land

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur

Omfattning: 15 hp

Nivå: Grundnivå G2E

Kurs: EX0725, Projekt i landskapsarkitektur

Landskapsarkitekturprogrammet, Ultuna

Nyckelord: busshållplats, mötesplats, offentligt rum, sinnesstimulans, upplevelser

Omslagsbild: Författarnas bild

Publiceringsår: 2014

Publiceringsort: Uppsala

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se/>

2014-08-17

Jenny Fält & Matilda Olsson

Abstract

Based on knowledge of public space and how people use it, this essay aims to give four design suggestions for a bus stop at Stadshuset, located in the city centre of Uppsala. The purpose of these designs is to give people meaningful experiences in everyday life. We define experiences as interactions between people and sensory stimulations, which contributes to recovery and activities. We see a great potential in bus stops since people naturally have to spend time here. By improving the design at the bus stop, the impression of it being just a holding position between two destinations will change.

A literature study was done in order to gather information about elements in public space that influence peoples perception of the environment. We studied *Svensk Miljöpsykologi* (a book about Swedish Environmental Psychology), Jan Gehl and Jane Jacobs theories on how people use public spaces. To establish this knowledge on the bus stop, we chose to observe people and their behaviour on the site. To give our essay a broader overview we read Upplands Lokaltrafik's (the public transport company in Uppsala) *Hållplatshandbok- riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län* (a bus stop handbook) and talked to a Traffic Planner at Upplands Lokaltrafik and at the Municipality of Uppsala. After the results of the observations had been analyzed, an assessment was made of the location based on *Gehl's 12 quality criteria concerning the pedestrian landscape*. Information from all these sources was compiled to a program in which the designs suggestions were completed through.

Results of the study conclude that many aspects need to be catered at the bus stop, in order for it to be a well-functioning urban space. It needs to encounter people's requirements for protection and comfort as well as delight. A good quality and detailed design makes it stimulating for people to spend time in public space. Depending on the design, opportunities for interaction, activation and recovery will be promoted. For example, the furnishing at the bus stop can encourage comfortable conversation.

In conclusion, we noticed that the aesthetic aspects of bus stops is still a new and undiscovered field of work. Landscape Architects can participate in the design of bus stops to make these naturally populated places better utilized as being stimulating venues for people. In this way, the bus stops will offer people a more meaningful everyday life and also contribute to public life in general.

Sammanfattning

Denna uppsats syftar till att, utifrån kunskaper om det offentliga rummet och människors användning av det, ge idéförslag till utformning av en busshållplats vid Stadshuset i centrala Uppsala. Meningen är att designen ska stimulera till fler upplevelser i människors vardag. Med upplevelser menar vi bland annat möten mellan människor samt sinnesstimulans som bidrar till återhämtning och aktivering. Eftersom människor naturligt måste uppehålla sig här, ser vi en stor potential i att busshållplatser genom attraktiv design kan erbjuda mer än att vara en väntplats mellan två destinationer.

För att ta reda på vilka faktorer som påverkar människans upplevelse av omgivningen gjordes en litteraturstudie. Vi använde oss av boken *Svensk Miljöpsykologi* samt Jan Gehls och Jane Jacobs teorier om hur människor använder det offentliga rummet. För att förankra denna kunskap till vår busshållplats valde vi att observera människors beteenden på platsen. För att få en ännu bredare helhetsbild i undersökningen pratade vi också med trafikplanerare på Upplands Lokaltrafik och på Uppsala kommun. Vi använde oss av Kollektivtrafiknämndens *Hållplatshandbok- riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län*, för att ta reda på mer om arbetet med hållplatser. I samband med att resultaten från observationerna analyserades, gjordes en bedömning av platsen utifrån *Gehls 12 kvalitetskriterier för en välfungerande stadsmiljö för människor*. Informationen från samtliga källor sammanställdes till programpunkter, vilka ligger till grund för idéförslagen.

Resultatet av studien fastslår att många aspekter måste tillgodoses för att busshållplatsen ska bli ett väl-

fungerande stadsrum. Platsen ska svara mot människors behov av skydd och komfort, samtidigt som det ska upplevas njutbart att vistas här. En god kvalitet med detaljrik utformning av det offentliga rummet stimulerar till upplevelser. Beroende på utformningen främjas möjligheter för interaktion, aktivering och återhämtning. Till exempel kan placeringen av möblerna på busshållplatsen inbjudas till samtal och samvaro. Som slutsats kan vi konstatera att i arbetet med busshållplatser är den estetiska aspekten ännu ett nytt och oupptäckt område. Landskapsarkitekter kan delta i utformningen av busshållplatser för att göra denna naturligt befolkade plats bättre utnyttjad med avseende på att vara stimulerande mötesplatser för människor. På så sätt kan busshållplatserna erbjuda människor ett meningsfullare vardagsliv och dessutom bidra till det offentliga livet i stort.

Innehåll

Introduktion..... 5

 Syfte och frågeställning..... 5

 Avgränsning 5

 Begreppsprecisering 5

 Bakgrund..... 5

 Vikten av det offentliga livet..... 5

 Vikten av god kvalitet i det offentliga rummet..... 6

 Hållplatsen är en viktig del av resan..... 6

 Presentation av platsen 6

Metod..... 6

 Metod för litteraturstudier 6

 Metod för inventering och bedömning..... 7

 Metod för observationer 7

 Metod för utformning av programpunkter och idéförslag 7

Teori..... 7

 Behovspyramiden..... 8

 Skydd 8

 Säkerhet och trygghet..... 8

 Klimat, föroreningar och ljudnivå 8

 Komfort..... 8

 Planera för uppsikt samt att gå, stå och sitta med skydd i ryggen 8

 Interaktioner och aktiviteter 9

 Njutning 9

 Den mänskliga skalan och vikten av ett gott lokalklimat 9

 Positiva sinnesupplevelser 9

 Fascination – återhämtning av koncentrationsförmågan 9

 Grönska 10

 Komplexitet, sammanhållning, läsbarhet och mystik..... 10

Resultat och analys 10

 Inventering..... 10

 Bedömning 10

Programpunkter och idéförslag..... 13

 Programpunkter 13

 Introduktion till idéförslagen 13

 Självserveringsscafé..... 14

 Uttrycksväggen 14

 Show för sinnena 15

 Pocketpark 15

Diskussion 16

 Metoddiskussion 16

 Resultatdiskussion 16

 Att arbeta vidare med..... 17

Referenser 18

Introduktion

”Det offentliga rummet är en del av bebyggelsemiljön som är tillgänglig för allmänheten” (Nationalencyklopedin, 2014). I det offentliga rummet kan stadens alla invånare vistas på lika villkor, vilket gör det till en plats med många funktioner. Det fungerar bland annat som en arena för upplevelser och sociala aktiviteter (Berglund, Sjöström & Åström, 2004, s.27). För att dessa funktioner ska möjliggöras krävs en utformning av god kvalité som inbjuder till vistelse och aktivt deltagande (Gehl, 2010, s.21).

Jan Gehl, arkitekt och grundare av Gehl architects (Gehl, 2010), menar att stadsplaneringen under de senaste årtiondena har haft ett större fokus på individuella byggnader än på de gemensamma mellanrummen där stadslivet utspelar sig. Fotgängare har inte prioriterats i samma grad som den ökande biltrafiken, vilket gör att stadens traditionella roll som mötesplats har fasats ut. Vi spenderar dessutom alltmer av vår vardag i privata hus, vid privata datorer och i privata bilar (Gehl & Gemzøe, 2001, s.20).

Det finns däremot en hel del aktiviteter som människor måste utföra, oberoende av stadsrummets kvalité, till exempel att handla eller att vänta på bussen (Gehl, 2010, s.20). Vi anser att många av dessa regelbundet besökta platser skulle kunna utnyttjas bättre med avseende på att erbjuda meningsfulla upplevelser och naturliga mötesplatser i vardagen. Busshållplatser är ett exempel på en sådan plats med hög potential för detta, eftersom människor naturligt uppehåller sig här. Som landskapsarkitekter kan vi, med kunskap om vilka faktorer som påverkar människors upplevelser av omgivningen, förstärka dessa platser genom en inbjudande utformning.

En ökad urbanisering och ett rekordstort antal invånare i städerna gör utformningen av det offentliga rummet till ett angeläget ämne. Det krävs avgörande förändringar i prioritering och planering för nya och befintliga städer. För att sträva mot social hållbarhet krävs ett större fokus på de som faktiskt använder städerna och deras behov, nämligen människor. Genom att ge företräde åt fotgängarna kan de sociala funktionerna i staden stärkas och stödja det offentliga rummets roll som mötesplats (Gehl, 2010, s.6).

Syfte och frågeställning

Syftet med uppsatsen är att utforma fyra idéförslag som stimulerar till positiva upplevelser för de väntande på en busshållplats. Till grund för idéförslagen ligger teorier om det offentliga rummet och människors användning av det, bland annat från förebilder som Jan Gehl och Jane Jacobs, vilket kompletteras med observationer samt en bedömning av busshållplatsen.

- » Hur kan en busshållplats utformas för att stimulera till att väntetiden ska bli en positiv upplevelse?

Avgränsning

Arbetet avgränsas till en busshållplats i Uppsala kommun samt dess användare. Valet av busshållplats grundade sig i dess höga användningsfrekvens, dess centrala läge och att vi ansåg att platsen saknade en sinnesstimulerande utformning. Idéförslagen behandlar inte aspekter som kostnad och vandalisering.

Begreppsprecisering

- » Offentligt rum: Utöver Nationalencyklopedins (2014) definition av det offentliga rummet, som en del av bebyggelsemiljön som är tillgänglig för allmänheten, använder vi oss av begreppet både för en specifik plats, till exempel en busshållplats, och för stadsrummet i stort.
- » Upplevelser: Med upplevelser menar vi intryck eller händelser som får människor att bli medvetna om sin omgivning, till exempel möten mellan människor, sinnesstimulans eller en stunds återhämtning.
- » God kvalité: Med god kvalité menar vi att utformningen av ett offentligt rum ska uppfylla *Gehls 12 kvalitetskriterier för en välfungerande stadsmiljö för människor* (Gehl, 2010, s. 239).
- » Sinnesstimulans: Sker när, enligt oss, intryck i omgivningen stimulerar människans fem sinnen - lukt, känsel, smak, syn och hörsel.
- » Social interaktion/sociala aktivitet: Samspela med andra människor, kan ske såväl aktivt som passivt. (Gehl, 2010, s.22).
- » Återhämtning: Med återhämtning, menar vi, en paus i vardagen med möjlighet till en stunds avkoppling eller aktivering, ensam eller tillsammans med andra.
- » Funktion: I samband med att vi nämner busshållplatsens funktion menar vi dess primära syfte att vara en väntplats för bussavgångar. Enligt oss ska kategorierna skydd och komfort, enligt *Gehls 12 kvalitetskriterier för en välfungerande stadsmiljö för människor*, vara uppfyllda för att platsens funktion som busshållplats ska vara tillgodosedd.

Bakgrund

I dagens samhällssituation spenderas stora delar av vardagen alltmer i den egna, privata sfären. Att återuppta staden som mötesplats har blivit viktigare än någonsin i den samhällsförändring som pågår. Som motsvarighet till indirekta kommunikationer via sociala medier har behovet av fysiska möten och sinnesupplevelser uppmärksamats

alltmer (Gehl & Gemzøe, 2001, s.20).

Vikten av det offentliga livet

Sociala aktiviteter inkluderar alla typer av kommunikation människor emellan. Att passivt se och höra vad som händer i omgivningen är den vanligaste typen av social aktivitet som ofta ligger bakom utvecklingen av nya relationer. Genom att lyssna, se och uppleva det som sker omkring oss i staden samlar vi information om samhället och våra medmänniskor. Det är också underhållande och stimulerande då det händer saker hela tiden. Denna passiva sociala aktivitet går att påverka genom stadsplanering (Gehl, 2010, ss.21-23).

Det finns även en form av mer aktiv, social kontakt så som att hälsa på någon som går förbi eller växla några ord med en bekant på gatan. Platser där människor väntar är exempel på där det finns stora chanser för sådan social aktivitet. Det kan vara tillfällen där folk står och hänger eller går in i butiker (Gehl, 2010, s.22-23). Dessa slumpmässiga möten och relationer utspelar sig ofta på trottoarer i samband med ärenden och styrs på egen hand av personen i fråga (Jacobs, 2005, ss.79-80). Någon kanske frågar efter vägen, pratar om vädret eller undrar när nästa buss går. (Gehl, 2010 s.22) Dessa ytliga, icke påtvingade offentliga kontakter ger en känsla av offentlig identitet, tillit och respekt. Det är något som medborgarna uppnår tillsammans och som staden inte klarar sig utan (Jacobs, 2005, ss.79-80).

Det offentliga rummet är en plats där bekantskapskretsar utvidgas, där olika yrkesgrupper eller kulturintresserade möts och utbyter tankar och idéer (Gehl, 2010, ss.22-23). Jacobs (2005, s.95) är övertygad om att offentliga kontakter och relationer har direkt positiv inverkan på segregation och andra sociala problem. Hon tror att det är svårare att bekämpa detta om inte människor känner sig trygga på gatan och att arkitektur och stadsplanering är en viktig del i ledet.

Alla upplevelser i det offentliga rummet har att göra med det viktigaste i vårt liv, nämligen människor. Människor är intresserade av människor (Gehl, 2010 ss.22-23). Avskildhet däremot, menar Jacobs (2005, ss.82-83), är också något dyrbart och outhärligt för storstadsbor. I en, enligt Jacobs, bra innerstadsmiljö skapas en balans mellan önskan om avskildhet och önskan om kontakt med omgivande människor.

I vårt moderna samhälle ställs det höga krav på vår prestationsförmåga och för att få nya krafter är det viktigt för oss att emellanåt vistas i miljöer där det finns möjlighet till återhämtning. I sådana kravlösa miljöer behöver vi inte använda den riktade koncentrationen. Denna form av koncentration kräver mycket energi eftersom vi använder den aktivt för att utföra arbetsuppgifter, i kontrast till den spontana uppmärksamheten som sker utan ansträngning. En miljö som innehåller stimuli väcker engagemang, nyfikenhet och glädje. Hjärnan återhämtar sig genom att reflektera och tänka på det den precis har upplevt (Ottoson & Grahn, 1998, ss. 12-14).

Gehl (2013, s.17) hävdar att sociala interaktioner uppstår kring nödvändiga respektive frivilliga aktiviteter i det offentliga rummet. Nödvändiga aktiviteter är sådana som du måste utföra, till exempel att handla eller vänta på bussen. De frivilliga aktiviteterna, exempelvis jogging eller att slå sig ner på en bänk för att vila, utförs för att du har lust till det. Stadskärnorna har alltmer utvecklats till platser för frivilliga aktiviteter, medan de historiskt sett växte fram ur behovet att utföra nödvändiga aktiviteter. För att frivilliga aktiviteter ska äga rum krävs att förhållandena är goda, dels vädermässigt men också att det offentliga rummet är av god kvalitet.

Enligt kritierna måste fotgängarna först och främst skyddas mot trafik, brottslighet och negativa sinnesupplevelser, besvärligt klimat som regn och blåst. Komfort innebär att en plats inbjuder till att gå, stå, sitta, se, prata och höra. Den tredje och sista kategorin, njutning, innebär att omgivningen ska utformas efter den mänskliga skalan och att det ska finnas möjligheter till goda klimatförhållanden. Sist men inte minst nämns vikten av positiva sinnesupplevelser såsom design, arkitektur, växter och fina vyer. (Gehl, 2010, ss.238-239)

Enligt *Hållplatshandboken- riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län* är busshållplatsen en viktig del av resan eftersom väntetiden här kan utgöra 10-30 procent av den totala restiden (Kollektivtrafiknämnden, 2013, s.7)

Rickard Grönborg¹, kollektivtrafikstrateg på Upplands Lokaltrafik (UL), berättar att det är ett relativt nytt fenomen från UL:s sida att lägga fokus på designen av busshållplatser, men att det är en länk i att skapa en trevligare kundmiljö.

Just nu jobbar UL med planering av hållplatser som ska erbjuda något extra för resenärerna, så kallade strategiska busshållplatser, vid Svandammen, Vaksala torg, Gränby centrum och Akademiska sjukhuset. Inför omgestaltningen av hållplatsen vid Vaksala torg har de anlitat arkitektkontoret TEMA för att utforma ett förslag där busshåll-

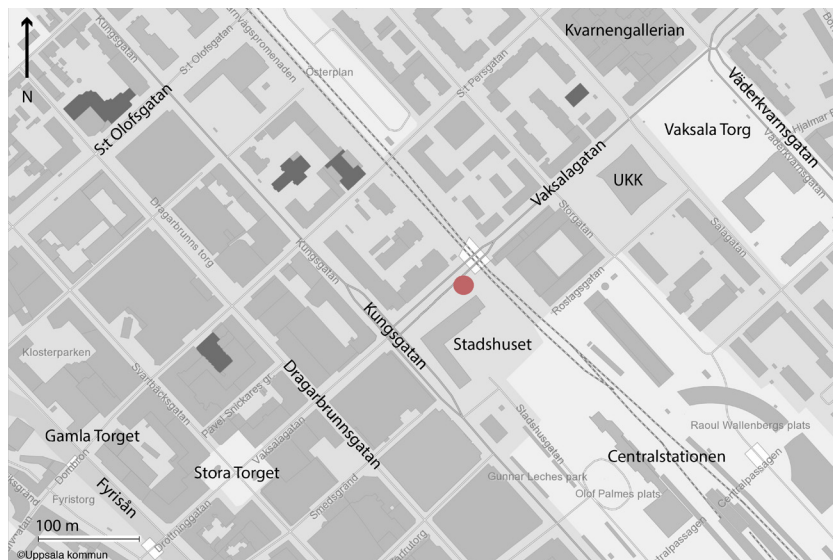
1 Rickard Grönborg, kollektivtrafikstrateg på Upplands Lokaltrafik, samtal den 7 maj 2014

UL var tidigare ett bolag men är sedan år 2012 en förvaltning inom landstinget med ansvar för länets kollektivtrafik (UL, 2014). Detta gör UL mer delaktig i samhällsplaneringen tillsammans med Uppsala kommun. På busshållplatserna har UL ansvaret för det som finns ovan mark medan gatorna ägs av kommunen¹. Flera aktörer kan vara delaktiga gällande hållplatsens utformning, placering, drift, underhåll och investering och vid nya utformningar hyrs ibland konsulter (Kollektivtrafiknämnden, 2013, s. 7)

Sampo Hinnemo², trafikplanerare på Uppsala kommuns kontor för samhällsutveckling, menar att funktionen och säkerheten är de två viktigaste faktorerna för utformningen av busshållplatser. I dagsläget styrs den fysiska utformningen mer utav vad som är praktiskt än vad som är estetiskt tilltalande.

Studien koncentrerar sig till busshållplatsen Stadshuset, läge J på Vaksalagatan. Denna hållplats ligger centralt och är, efter Centralstationen, den mest utnyttjade för stadstrafik i Uppsala. Här går flera turtäta stadsbusslinjer från centrum främst till stadens norra och östra delar. Antalet resande här är totalt 7500 stycken per dygn. (Kollektivtrafiknämnden, 2013, s. 7)

Rickard Grönborg¹ påstår också att miljön intill hållplatsen har brister i utformningen. Han menar att det som resenär kan upplevas otryggt att vänta här eftersom tågviadukten strax intill gör platsen mörk. Dessutom är Vaksalagatan för brant för att hållplatsen ska fungera väl ur tillgänglighetssynpunkt. Placeringen av busshållplatsen är för tillfället under utredning och den kommer eventuellt att avvecklas på sikt.



Figur 1: Situationskarta skala 1:7000 A3. Kartan visar hållplatsens centrala läge i Uppsala. Busshållplatsen Stadshuset, läge J, är utmärkt med en röd prick. Källa: Uppsala Kommun 2014, 30/5-14. Bearbetad av författarna.

2 Sampo Hinnemo, trafikplanerare på Uppsala Kommuns kontor för samhällsutveckling, samtal den 5 maj 2014

Studien påbörjades med en litteraturstudie kring avgörande faktorer som påverkar människors upplevelser av omgivningen. Därefter utfördes observationer av mänskliga beteenden och aktiviteter på busshållplatsen. Sedan gjordes en inventering och bedömning av platsen. Utifrån samtliga moment sammanställdes programpunkter som låg till grund för fyra idéförslag till utformningen av busshållplatsen. Nedan presenteras de fyra metoderna samt en motivering till varför dessa valdes. *Gehls 12 kvalitetskriterier för en välfungerande stadsmiljö för människor* används som ett genomgående upplägg för alla delmoment i metoden.

För att få en uppfattning om vad som redan berörts i tidigare kandidatuppsatser började litteraturstudien med en genomgång av tidigare arbeten skrivna inom ämnesområdena för offentliga rummet, interaktioner och teorier inom miljöpsykologi. I referenslistorna fann vi bland annat böcker skrivna av Jan Gehl och Jane Jacobs, som kom att bli förebilder för vårt fortsatta arbete. Dessa böcker var *Cities for people* och *How to study public life* samt *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Gehl och Jacobs betonar vikten av sociala interaktioner i staden och studerar hur människor använder det offentliga rummet.

Boken *Svensk miljöpsykologi* gav oss en introduktion till teorier och forskning kring hur människor påverkas av sin omgivning. Genom den fann vi Ottossons & Grahns bok om *Utemiljöns betydelse för äldre*.

Litteratursökningen utfördes också i universitets databaser Epsilon, Primo och Google Scholar samt i Libris och på Uppsalas Stadsbibliotek. De sökord vi använde oss av var *perception, behaviour, public life, environmental psychology, environment, landscape, landscape architecture, design, urban, miljöpsykologi, offentliga rum, gestaltning, landskapsarkitektur* och *busshållplatser/ bus stops*. Här fann vi bland annat böcker som *Man's perception of man-made environment* av Sven Hesselgren.

Sökningen på busshållplatser gav oss inget användbart varpå vi istället applicerade andra teorier och information om det offentliga rummet på vår busshållplats. Med anledning av detta kontaktades också Sampo Hinnemo, trafikplanerare på Uppsala Kommun, kontoret för samhällsutveckling. Genom honom fick vi tillgång till kollektivtrafiknämndens *Hållplatshandboken- riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län* (Kollektivtrafiknämnden, 2013). I den fann vi information om komfort och skydd på busshållplatsen. Därefter kontaktades Richard Grönborg, kollektivtrafikstrateg på UL, för att få en bild av hur UL tänker kring utformning och design av busshållplatser.

Metod för inventering och bedömning

Busshållplatsen fotograferades, inventerades och sammanställdes i ett kartunderlag från Uppsala kommun. Därefter bedömdes platsen utifrån Gehls 12 kvalitetskriterier för en välfungerande stadsmiljö för människor som följer nedan.

SKYDD	Skydd mot trafik och olyckor -känna sig säkert som fotgängare	Skydd mot brott och våld -folkliv -ögon på gatan -belysning -24-timmarsstad	Skydd mot oönskade sinnesupplevelser -vind, regn, snö -ljud, luftförorening, bländning -kyla, värme
	Möjligheter att gå -gott om plats -inga hinder -god tillgänglighet	Möjligheter att stå och stanna till -hörneffekt, attraktiva zoner att stå vid -stöd för att luta	Möjligheter att sitta -trivsamma sittplatser med uppsikt och folk att titta på -bänkar för vila
	Möjligheter att se -på rimliga avstånd -ohindrade siktlinjer -belysning -intressanta vyer	Möjligheter att prata och lyssna -låg ljudnivå -möblering som gynnar interaktion	Möjlighet till aktivitet och lek -inbjuder till kreativitet och aktivitet dag och natt, året runt
KOMFORT			
NJUTNING	Skalan -byggnader och utemiljöer designade utifrån en mänsklig skala	Möjlighet att ta vara på positiva aspekter av ett gott klimat -sol/skugga -bris, kyla, värme	Positiva sinnesupplevelser -god design och en hög detaljrikedom -fina vyer -växter och vatten

Figur 2: Jan Gehls 12 kvalitetskriterier för en välfungerande stadsmiljö för människor ligger till grund för inventering och bedömning av platsen.

Metod för observationer

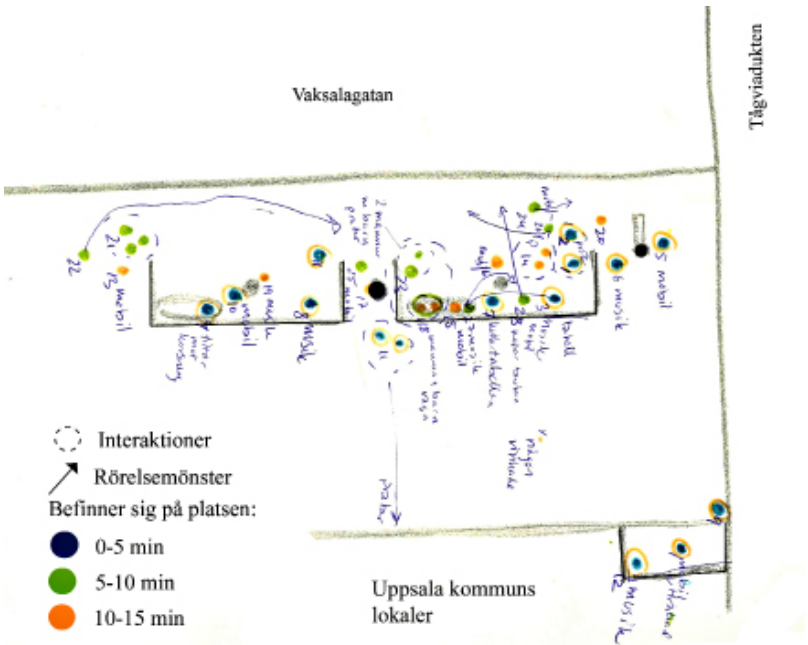
Observationerna ämnade att resultera i en kvantitativ undersökning, det vill säga att vi studerade många uppehållssituationer för att få en så representativ sammanställning som möjligt och därmed en bättre helhetsbild av människors beteende på platsen. Med hjälp av observationerna noterades beteenden hos de observerade, som inte skulle ha framgått i till exempel intervjuer.

Först utfördes en testobservation där vi fritt studerade

beteendemönster på busshållplatsen. Utifrån detta fastställdes sedan vilka faktorer som skulle observeras vid nästa tillfälle. Observationerna utfördes från tågviadukten ovanför busshållplatsen där vi hade uppsikt över hela platsen utan att delta och påverka situationerna.

Observerade faktorer:

- » Var uppehåller människorna sig?
- » Hur rör människorna sig?
- » Hur länge uppehåller sig människorna på platsen?
- » Vad gör människorna?



Figur 3: Ett exempel på redovisningsmetoden för observationerna. Kartunderlaget visar observationstillfället den 28/7 kl. 8.15-8.30. Texten i kartan visar de olika aktiviteterna som noterades. Punkterna visar vart människor befinner sig på platsen under olika tidsintervall. Punktmarkeringar med en ring i en annan färg visar att samma person befinner sig på platsen över två tidsintervaller, dvs att den stannar i mer än fem minuter.

Testobservationen hjälpte oss vidare i ställningstagandet kring redovisningen av observationerna, som mynnade ut i Gehls metod Behaviour mapping. I Behaviour mapping dokumenteras olika observerade faktorer med hjälp av symboler och text på ett kartunderlag (Gehl & Svarre, 2013, s.24). Vi utarbetade ett kartunderlag och en strategi för hur beteenden, aktiviteter och rörelsemönster noterades med hjälp av symboler.

Observationerna utfördes under två vardagar, morgon och eftermiddag, för att notera eventuella skillnader i beteende, väntetid och aktiviteter. Väderförhållandena var snarlika, sol, måttlig vind och ca 15 grader. Under testobservationen bedömdes en vanlig väntetid på busshållplatsen vara mellan ca 0-15 min. Vi valde

därför att observera utvalda tidsintervaller på 15 min, med ett nytt kartunderlag för respektive intervall. Då så många situationer som möjligt skulle observeras, valdes så många tillfällena utifrån de hektiska pendeltiderna. Enligt UL:s Hållplatshandbok är belastningen på busshållplatser högst mellan klockan 06-09 på morgonen och klockan 15-18 på eftermiddagen och en hållplats kapacitet bör därför analyseras under dessa tidsperioder (Kollektivtrafiknämnden, 2013, s.28)

Tabell 1. Observationstillfällena delades in i fyra perioder, två på morgonen och två på eftermiddagen eftersom vi bedömde att detta var en rimlig omfattning för studien. Totalt blev det 16 stycken observationstillfällen.

	Dag 1 måndag 28/5-2014	Dag 1 måndag 5/5-2014
Morgon		
Period 1	7.15- 7.30	7.15- 7.30
	7.30- 7.45	7.30- 7.45
Period 2	8.15- 8.30	8.15- 8.30
	8.30- 8.45	8.30- 8.45
Eftermiddag		
Period 3	16.15- 16.30	16.15- 16.30
	16.30- 16.45	16.30- 16.45
Period 4	17.15- 17.30	17.15- 17.30
	17.30- 17.45	17.30- 17.45

Metod för utformning av programpunkter och idéförslag

Med hjälp av litteraturstudierna, bedömningen och observationerna sammanställdes programpunkter utifrån strukturen för Gehls 12 kvalitetskriterier för en välfungerande stadsmiljö för människor. I samband med denna sammanställning omformulerades kriterierna för att kunna appliceras på och ligga till grund för idéförslagen till busshållplatsen. Enligt vår metod ska kriterierna för skydd och komfort, i Gehls 12 kvalitetskriterier (se Figur 2) vara uppfyllda för att platsens funktion som busshållplats ska vara tillgodosedd. För de fyra idéförslagen valdes två kombinationer av kriterier under kategorin njutning.

Teori

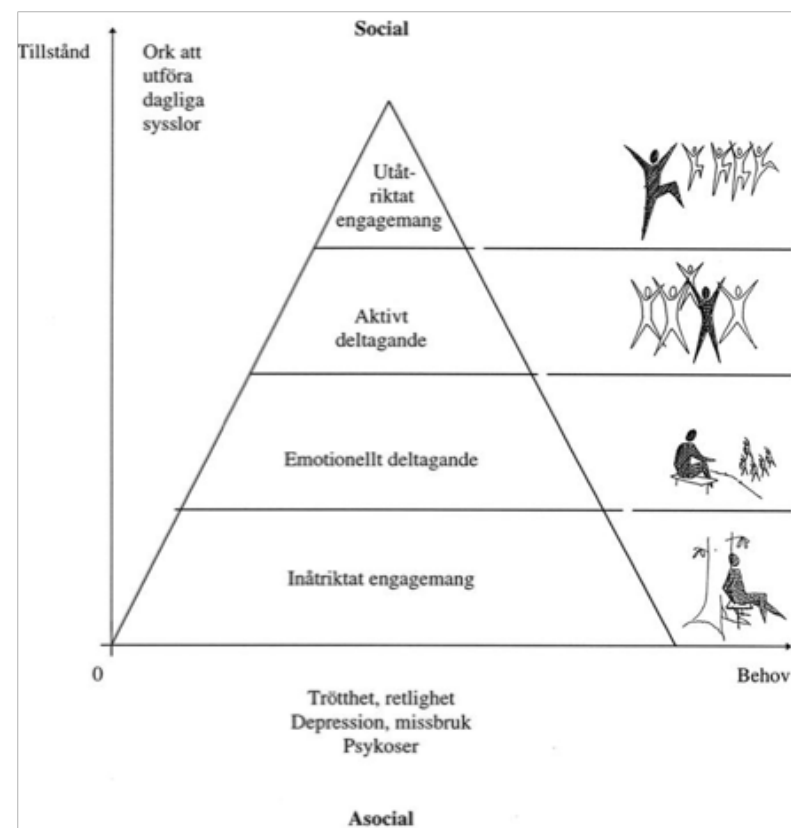
Först följer en inledning om Behovspyramiden, en teori som beskriver att människors mentala tillstånd styr vilken form av återhämtning de

har behov av. Teorin utgår sedan från Gehls 12 kvalitetskriterier för en välfungerande stadsmiljö för människor, enligt Figur 2. Samtliga underrubriker behandlar de tre huvudkategorierna skydd, komfort och njutning.

Behovspyramiden

Enligt Grans Behovspyramid avgör, vad författaren kallar, den psykiska kraften hos en människa vilken form av återhämtning den personen har behov av. Ett högt mentalt tillstånd gör individen mer angelägen att delta i aktiviteter tillsammans med andra medan ett lågt mentalt tillstånd gör att behovet av att vara ensam blir större (Ottosson & Grahn, 1998, s.45).

- » *Inåtriktat engagemang:* I pyramidens bas finns denna kategori som signalerar att behovet av en kravlös miljö är stor. Individen har en låg nivå av mental kraft och behöver därför få vara ostörd för att kunna tänka igenom saker och ting. Personen bör inte utsättas för någon ansträngning utan istället ägna sig åt sinnesstimulerande aktiviteter.
- » *Emotionellt deltagande:* I nästa steg har individen mer ork och intresse att interagera med andra människor, men föredrar att göra detta på avstånd genom att delta emotionellt.



Figur 4: Behovspyramiden visar de olika nivåerna av deltagande och engagemang (Ottosson & Grahn 1998, s.46). Publiceras med vänligt tillstånd av Patrik Grahn.

- » *Aktivt deltagande:* Ytterligare ett steg upp i pyramiden vill personen delta aktivt och mår bra av att göra saker tillsammans med andra människor.
- » *Utåtriktat engagemang:* Högst upp i pyramiden är den mentala kraften stark och personen vill organisera eller leda en grupp människor (Hansson, 2010, s.11).

Skydd

Det är ett grundläggande behov att fotgängare ska känna sig trygga samt vara skyddade mot trafik och oönskade sinnesupplevelser som exempelvis negativa aspekter av klimat (Gehl, 2010 s.238).

Säkerhet och trygghet

Enligt UL's hållplatshandbok, är utgångspunkten för busshållplatsers placering i tätortsmiljö att en god trafiksäkerhet uppnås. Busshållplatsen måste placeras strategiskt så att risken för kollision mellan de väntande och förbipasserande på gång- och cykelbanan minimeras (Kollektivtrafiknämnden, 2013, s.s15-16). Skydd mot vägen är också viktigt, därför finns särskilda mått för plattformens bredd vid påstignings- och avstigningsplatsen (Kollektivtrafiknämnden, 2013, s.52). En god anslutning till och från busshållplatsen är ett nödvändigt led i arbetet med trafiksäkra busshållplatser (Kollektivtrafiknämnden, 2013, s.15), vilket även bidrar till att kollektivtrafiken blir mer attraktiv (Gehl, 2010, s.7).



Figur 5: Situationen på gångbanan bakom busskurerna. Här finns risk för kollision mellan förbipasserande och väntande.

Foto: författarna 2014-05-05

Skydd mot brott och våld ökar när fler människor rör sig i staden och tillbringar tid i de offentliga rummen. Mänsklig närvaro och folkliv bidrar också till känslan av trygghet (Gehl, 2010, s.98), vilket kan vara lika viktig som det reella hotet att faktiskt utsättas för brott (Listerborn, 2000, s.52). Enligt UL's hållplatshandbok är en god belysning viktig för att de väntande ska känna sig trygga på hållplatsen. Belysningen ska även bidra till att människorna syns bra på långt håll och att resenärerna kan ta del av informationen på

busshållplatsen, utan att bli bländade (Kollektivtrafiknämnden, 2013, s.59). Ytterligare faktorer som bidrar till trygghetskänslan är levande fasader, god skyltning och uppsikt (Gehl, 2010, ss.98-101).

Klimat, föroreningar och ljudnivå

Klimatet är en annan aspekt som har stor inverkan på om vistelsen i det offentliga rummet blir positiv eller negativ. I gaturum där de omkringliggande byggnaderna är höga kan stark vind bli ett stort problem (Gehl, 2010, ss.168- 171). På busshållplatser värderas väderskydd mot vind och regn i form av busskurer högt i strävan efter en god kundmiljö (Kollektivtrafiknämnden, 2013, s.58). Kyla och värme är ytterligare två klimatkriterier som styr huruvida vi vill vistas utomhus. I vårt skandinaviska klimat kan den långa vintersäsongen vara därför vara problematisk. Trots detta kan ett gott lokalklimat uppstå året runt när solen skiner och det är vindstilla. Dessutom bidrar varma bänkar eller värmelampor till uppehållande aktiviteter vintertid (Gehl, 2010, ss.168-175).

Avgaser från motortrafik samt bullernivån är faktorer som också påverkar trivselen på en plats. Gehl menar att buller gör det svårare för människor att föra en konversation, vilket betyder att hög ljudnivå minskar den sociala interaktionen. I det offentliga rummet gör smala gator och höga hus i kombination med buller från motorfordon att ljudnivån blir hög (Gehl, 2010, ss.151-155). Användningen av vegetation i stadsmiljö har en mjukgörande effekt och bidrar till att dämpa buller från trafik (Boverket, 2010, ss.31-32). Dessutom hjälper den till att reducera mängden partiklar i luften genom att absorbera dessa i bladen.

Komfort

Komfort innebär att det offentliga rummet ska inbjuda till vistelse. Förutsättningar ska ges för att på ett bekvämt sätt kunna gå, stå, sitta, se, prata, lyssna och aktivera sig (Gehl, 2010, s.238).

Planera för uppsikt samt att gå, stå och sitta med skydd i ryggen

Bekvämligheten på gångbanor till och från busshållplatsen samt där de väntande uppehåller sig är viktiga faktorer för att resenärerna ska uppleva att kollektivtrafiken är av hög kvalitet (Gehl, 2010, s.106). För att underlätta rörelsen för fotgängare är det viktigt att undvika onödiga störningsmoment som lång väntetid vid rödljus eller hinder på vägen (Gehl, 2010, s.123).

När människor står stilla i det offentliga rummet är de mest bekväma med att uppehålla sig längs med kanterna, i nischer eller mot en fasad, något som Gehl kallar för "the edge effect". Här finns möjlighet att luta sig, vilket ger fysiskt stöd, samtidigt som skydd i ryggen gör att all koncentration kan riktas på det som händer framför. Det innebär att människor får god uppsikt över sin omgivning utan att uppleva att de är i vägen för övrig trafik (Gehl, 2010 ss.137-141).

För bekväma sittplatser gäller samma premisser. Enligt hållplatshandboken ska sittbänkar i busskurer placeras så att de väntande tydligt ser bussen och därifrån har nära till bussens påstigningsdörrar. För komfortens skull finns ett krav på att bänkarna ska ha armstöd, så att det ska ge ett gott stöd när människor sätter sig och reser sig (Kollektivtrafiknämnden, 2013, ss.58-59). Det som även utmärker attraktiva sittplatser är att utsikt över något som är vackert att vila ögonen på, som vatten, växter eller konst. Samtidigt, menar Gehl (2010, ss.137-141), att den största sevärdheten i staden är att titta på andra människor.

Antalet människor som rör sig i anslutning till busshållplatsen påverkar på så sätt upplevelsen av att vänta h är. Människor vill sitta nära andra människor, men inte för nära (Gehl, 2010, s.141). För att känna sig bekväm har människor behov av att behålla den närmaste zonen personlig. Ett behagligt avstånd till en främling är en armlängd isär på såväl bänkar som stående i det offentliga rummet för att till exempel vänta på bussen (Gehl, 2010, s.49).



Figur 6: Tre väntande står med skydd i ryggen och en armlängd isär, ett behagligt sätt att stå enligt Gehl.

Foto: författarna 2014-05-05

Interaktioner och aktiviteter

Att ha möjlighet att föra ett samtal med andra människor och att på så sätt ta del av det sociala livet på gatan, är en viktig kvalitet för offentliga rum. I en stadsmiljö med smala gator och höga hus i kombination med buller från motorfordon kan ljudnivån bli hög, vilket leder till minskad social interaktion. Genom strategisk möblering av sittbänkar kan förutsättningarna för konversationer bli bättre. Två bänkar placerade mittemot varandra med tillhörande bord eller en bänk med svängd form inbjuder till mer samtal än en rak bänk. För ett sällskap som anländer till platsen tillsammans är det inte ett lika lockande alternativ att sitta på rad eftersom personerna måste vända huvudet för att kunna titta på varandra (Gehl, 2010, ss.151- 155).

För att kunna starta en konversation med en främling underlättar

det ofta om man upplever något tillsammans. Termen *triangulation* beskriver hur två personer börjar prata med varandra på grund av något som händer i omgivningen, till exempel ett uppträdande eller ett konstinslag (Gehl, 2013, s.17). Att tillsammans med andra engagera sig i aktiviteter är andra sätt att kravlöst interagera med andra människor. Möjligheten att uttrycka sig i det offentliga rummet och använda det i rekreativa syften är en viktig del i skapandet av attraktiva städer. Potentialen för kreativa och kulturella aktiviteter ökar när städer förbättras för fotgängare och cyklister (Gehl, 2010, ss.158-161).

Njutning

Dessa kriterier innebär att skalan på byggnaderna är anpassade efter människan, att det finns möjlighet att njuta av positiva aspekter av klimat och positiva sensoriska upplevelser.

Den mänskliga skalan och vikten av ett gott lokalklimat

Det som utmärker platser av god kvalitet för fotgängare i staden är att rumsligheten, proportionerna och dimensionerna är anpassade efter den mänskliga skalan. Strukturen på det offentliga rummet måste harmonisera med vår kropp och våra sinnen för att vi ska känna välmående. Människor föredrar platser som är ombonade och intima i kontrast till stora, öppna ytor eftersom de upplevs svåra att överblicka (Gehl, 2010, ss.162-164). I den lilla skalan är förutsättningarna för ett gott mikroklimat, det vill säga vädersituationen på en specifik plats, bättre än kring höga byggnader. Solen har lättare att lysa in mellan byggnaderna samtidigt som smalare stadsrum med många föremål, hindrar vindens framfart. Att medvetet arbeta för att främja ett gott mikroklimat på en offentlig plats är viktigt eftersom de flesta människor ser det som en betydelsefull kvalitet att kunna njuta av behagligt väder. Det är lika viktigt att få möjlighet att sola sig som möjlighet till skugga en varm dag (Gehl, 2010, ss.168-171).



Figur 7: En väntande solar sig i eftermiddagssolen vid fasaden.

Foto: författarna 2014-04-28

Positiva sinnesupplevelser

Människor kommunicerar ständigt med sin fysiska och sociala omgivning genom de olika sinnena syn, hörsel, doft, smak och känsel (Grahn, 2005, s.253). Det mest utvecklade av dessa är synen. Med hjälp av den orienterar vi oss i landskapet och stimuleras av intressanta, varierande intryck (Gehl, 2010, s.33).

Det är speciellt viktigt att designen är god i ögonhöjd, eftersom det är där människor fokuserar blicken när de rör sig genom staden (Gehl, 2010, ss.162-164). Vackra gaturum med hög detaljrikedom och genuina materialval gör det visuellt intressant att uppehålla sig i staden (Gehl, 2010, ss.178-181). Upplevelsefaktorn ökar om det finns verksamheter i bottenvåningen som samspelar med gatan genom att dörrar och fönster är riktade utåt. Av nyfikenhet på omgivningen kan den förbipasserande välja att sakta ner eller stanna till, vilket ibland möjliggör tillfällen för interaktion. Om fasaderna istället är kala och avskärmade från gatan upplevs en promenad lång och meningslös, vilket gör att människor gärna skyndar på framåt (Gehl, 2010, ss. 77-79). Kvaliteten på utformningen av det offentliga rummet avgör därför hur länge människor vill stanna där (Gehl, 2010, ss.98-101).

Hur estetiskt tilltalande det offentliga rummet är beror på förekomsten och kombinationen av flertalet olika element, varav ljus och färg är två. Ljus har en särskild modelleringsförmåga som genom ljusfördelning och skuggbildning avgör hur föremål uppfattas (Knez, 2005, s.73). Eftersom ljus bidrar till trygghetskänslan efter mörkrets infall är det effektivt att använda ljus på ett konstnärligt sätt i stadsmiljö för att utsmycka och öka den visuella kvalitén i staden nattetid (Gehl, 2010, s.180).

Färgsättningen på en plats påverkar också hur människor upplever den och ger förutsättningar för att hamna i ett visst stämningsläge. Med hjälp av färgsättningen kan aktiveringen hos personer i en viss miljö påverkas. I monotona miljöer där personer upplever understimulering kan varma färger användas. Färger som rött, orange och gul har en aktiverande inverkan på människor, särskilt om de förekommer i kontrastrika mönster. Kalla färger som till exempel blått, turkost och grönt minskar istället aktiveringen (Küller, 2005, ss. 94-95).

Den visuella stimulansen kan förstärkas med bland annat hörselintryck och doft eftersom en mångfald av intryck upplevs som stimulerande. Ljud är ofta studerat i en negativ kontext, som till exempel buller från trafik, men det finns också sätt att uppnå stimulerande ljud. I till exempel en skog förstärks upplevelsen av vindsus, ljudet av knarrande snö eller fågelsång (Hesselgren, 1975, s.76).

Fascination – återhämtning av koncentrationsförmågan

Förmågan att medvetet rikta sin uppmärksamhet till något styrs av en annan central, hämmande förmåga. När en person upplever fascination, vilket sker utan ansträngning, minskar kraven på den centrala hämmande förmågan och personen kan återuppta

koncentrationsförmågan. Inom miljöpsykologin innebär fascination ett utbyte mellan människa och miljö. Utbytet kan vara en händelse, ett föremål eller att personen utforskar och uppfattar en miljö. Det finns fler faktorer som spelar in, såsom att få psykisk och geografisk distans från någonting. Naturen är rik på inslag som människor instinktivt uppfattar som fascinerande, till exempel solnedgångar. Utsikt från ett fönster ut över grönska är ett annat exempel på en kortare mikroåterhämtning som kan utnyttjas på arbetsplatser eller i bostadsområden (Hartig, 2005, ss. 269-271)

Grönska

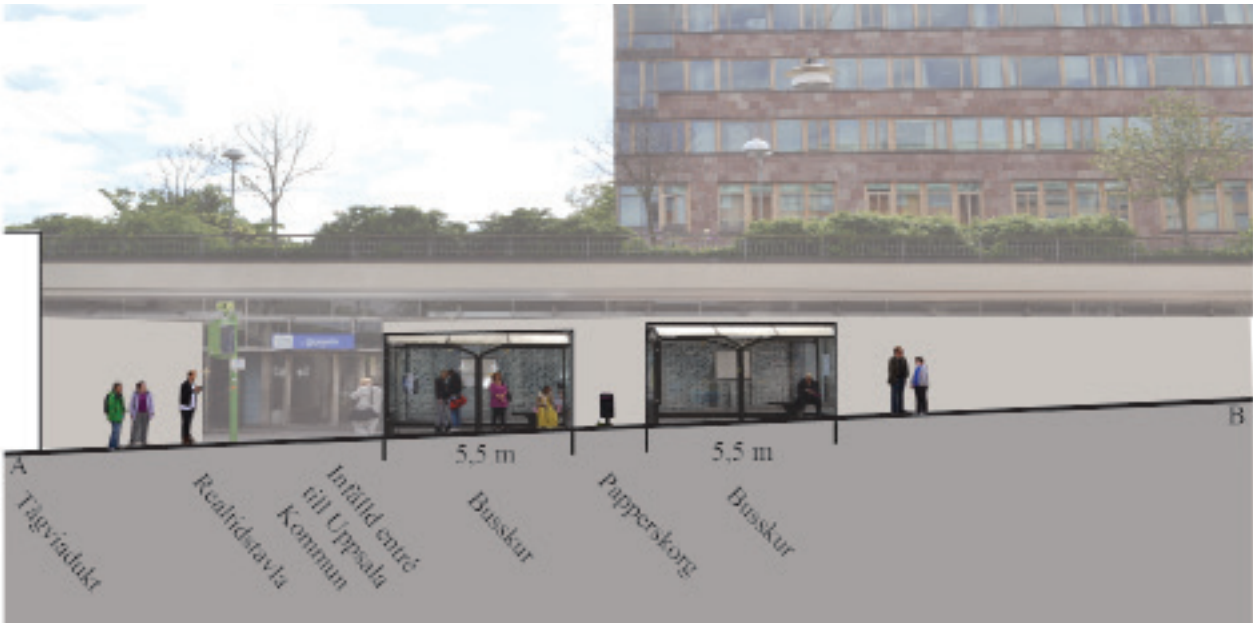
Grönska har en egen upplevelsequalité och bör finnas i anslutning till hållplatsen för att göra miljöerna kring busskuren estetiskt tilltalande (Kollektivtrafiknämnden, 2013, s.63). Grönska har även en positiv effekt på människors hälsotillstånd. I en studie om sambandet mellan grönområden och hälsa konstateras att människor som har utsikt över grönområden påvisar mindre stress. Det framstår som att människor, oavsett kulturell bakgrund och personlighet, reagerar likartat i förhållande till natur och grönska. Antagligen beror det på att våra sinnen instinktivt känner sig hemma i park- och naturmiljöer (Sorte, Jarle, 2005, ss.228-230). Visuella stimuli som vegetation och vatten framkallar positiva känslomässiga reaktioner hos människor som utvecklats under evolutionens gång och kan härledas till relevanta överlevnadssignaler (Hartig, 2005, ss.273-274). Av praktiska skäl bör endast låga buskar eller träd användas vid busshållplatser så att sikten inte försämras och bidrar till att platsen upplevs otrygg (Kollektivtrafiknämnden, 2013, ss.63-64).

Komplexitet, sammanhållning, läsbarhet och mystik

En miljö bör ha fyra distinkta kombinationer av egenskaperna komplexitet, sammanhållning, läsbarhet och mystik. Komplexitet handlar om att det ska finnas många visuella element som fångar vår uppmärksamhet och gör platsen intressant. Sammanhållningen står för en känsla av ordning och att vi förmår läsa av platsen. En plats med stor läsbarhet har tydlig rumsbildning och distinkta element, vilket gör att vi kan tyda den. Mystiken på platsen, det vill säga att den inte är monoton och allt för förutsägbar, är också betydelsefull för att vi ska dras till platsen och lockas till att utforska den (Hägerhäll, 2005, s. 216).

Resultat och analys

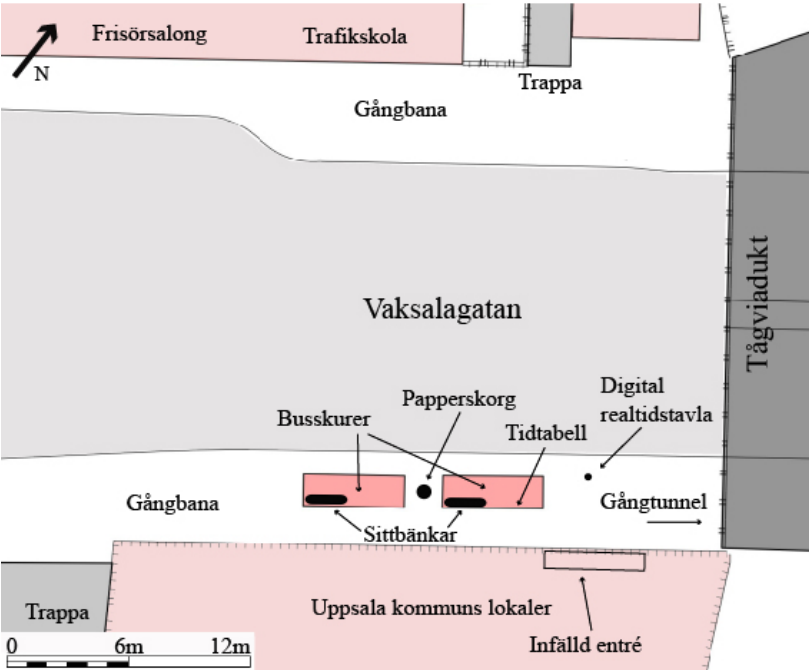
Nedan presenteras resultaten av inventeringen samt observationerna, bedömningen, programpukterna och idéförslagen för busshållplatsen utifrån Gehls 12 kvalitetskriterier för en välfungerande stadsmiljö för människor.



Figur 8: Snitt i skala 1:200, A3 visar Vaksalagatans lutning och busshållplatsens placering i omgivningen. Bearbetat foto, 2014-05-05, av författarna

Inventering

På busshållplatsen Stadshuset, läge J, finns två busskurer. I varje kur finns en bänk utan rygg- eller armstöd. Här finns också en tidtabellstavla. Utanför busskuren finns en digital realtidstavla som visar återstående tid till nästa avgång. Snett ovanför busshållplatsen går en viadukt med tåg, cykel- och gångtrafik. Bakom busshållplatsen går gångbanan tätt intill busskuren och övergår sedan i en tunnel avskärmd från biltrafiken. Fasaden bakom busshållplatsen består av stora fördragna fönster. Här finns en infälld entré till Uppsala



Figur 9: Inventeringskarta i skala 1:400, A3 över busshållplatsen av författarna efter underlag från Uppsala Kommun 2014.

kommun, med tak och väggar. På motsatt sida av Vaksalagatan finns några mindre verksamheter såsom trafikskola och frisörsalong.

Bedömning

Nedan följer en bedömning av busshållplatsen utifrån Gehls 12 kvalitetskriterier för en välfungerande stadsmiljö för människor.

SKYDD

Skydd mot trafik och olyckor

- Busskuren erbjuder skydd mot trafiken för de väntande. Det känns osäkert att stå nära trottoarkanten då vägen är väldigt trafikerad.
- Det finns ingen cykelbana i anslutning till busshållplatsen, vilket emellanåt leder till att cyklister tar trottoaren i anspråk. Detta kan bli en trafikfara för de väntande.

Skydd mot brott och våld

- Här finns ett rikt gatuliv dagtid som gör att platsen upplevs trygg.
- Tunneln under viadukten upplevs däremot mörk och otrygg vintertid och kvällstid.
- Nedsänkningen av Vaksalagatan gör att platsen blir avskild från omgivningen och därmed försämrar översikt över gatan.

Skydd mot oönskade sinnesupplevelser

- Busskuren skyddar mot vind, regn och snö.
- Entrén till kontorslokalerna bakom busskurerna bildar tak och väggar som också skyddar mot oönskat klimat.
- Hållplatsen är utsatt för luftföroreningar i form av bilavgaser.
- Ljudnivån är hög av buller från Vaksalagatan.

Figur 10: Bedömning av platsen utifrån Gehls 12 kvalitetskriterier för en välfungerande stadsmiljö för människor.

Möjlighet att gå

- Vid tidpunkter med hög användningsfrekvens upplevs trottoaren trång.
- Eftersom trottoaren är smal upplevs busskuren som ett fysiskt hinder för förbipasserande.
- Den branta backen som ansluter till hållplatsen innebär försämrad tillgänglighet för funktionshindrade.
- Avsaknaden av övergångsställen i närheten av busshållplatsen försvårar att ta sig hit.

Möjlighet att stå/ stanna

- Busskurerna och fasaden bakom erbjuder väggar med skydd i ryggen samt stolpar att stödja sig mot. Det blir däremot ont om plats under rusningstiderna.

Möjlighet att sitta

- De två bänkarna är dimensionerade för ungefär två personer vardera, vilket inte tillgodoser behovet vid rusningstiderna.
- Bänkarna erbjuder inget bekvämt ryggstöd eller armstöd.

Möjlighet att se

- Siktlinjen mot korsningen Kungsgatan-Vaksalagatan, där bussarna kommer ifrån, är god från busskuren.
- Uppsikten över förbipasserande inifrån busskuren är dålig då den är placerad framför gångbanan.

Möjlighet att prata och lyssna

- Trafiken längs Vaksalagatan orsakar hög ljudnivå vilket försvårar att samtala och lyssna.

Möjlighet för aktiviteter

- Inget i den fysiska miljön inbjuder till annan aktivitet än att stå, sitta och gå förbi.

Skala

- Byggnaderna runt busshållplatsen är relativt låga (1-4 vån).

Möjlighet att njuta av positiva aspekter av klimatet

- På morgonen är platsen skuggad, på eftermiddagen är den solig och erbjuder ett gott lokalklimat längs fasaden som kan tillvaratas bättre.
- Platsen kan utsättas för hård vind då den är öppet placerad.

Positiva sensoriska upplevelser

- Det saknas vegetation på busshållplatsen.
- Tågviadukten och fasaden bakom hållplatsen saknar variation och detaljer att titta på, likaså markbeläggningen och busskuren.
- Verksamheterna på motsatt sida av Vaksalagatan är upphöjda från markplan och bidrar därför inte till gatulivet i nivå med busshållplatsen.

Observationer

Redovisningen av observationerna delas in efter observerade faktorer dag 1 och 2, samt morgon och eftermiddag. De observerade faktorerna redovisas i bildtexten till tabellerna. Efter varje del följer en analys av resultatet med våra kommentarer och slutsatser.

Tabell 2: Visar var människorna uppehöll sig.

	Morgon			Eftermiddag		
	Dag 1 antal	Dag 2 antal	Totalt %	Dag 1 antal	Dag 2 antal	Totalt %
Står utanför busskurerna	52	42	32	87	92	38
Står fritt i busskuren	36	41	26	50	59	23
Står i den infällda entrén	22	16	13	24	13	8
Lutar sig (mot busskuren, stolparna, soptunnan eller realtidstavlan)	13	18	11	23	27	11
Sitter på bänkarna	18	10	10	24	21	10
Står längs fasaden	6	8	5	15	21	7
Står mellan busskurerna	6	4	3	7	8	3
Totalt antal personer	153	139		230	241	

Kommentarer och analys:

Ett vanligt förekommande beteende var att de observerade ställde sig längs Uppsala kommuns fasad samt busskurens väggar, kanter och hörn med skydd i ryggen, möjlighet att luta sig och med uppsikt mot korsningen där bussen kom körandes. Det var tydligt att antalet personer på platsen var avgörande för var nyanlända personer valde att uppehålla sig. När det var gott om plats ställde sig de observerade oftast längs kanterna i busskuren. Efterhand som den fylldes ställde sig nyanlända personer fritt i kuren eller vid sidan om. Vid våra observationstillfällen, det vill säga under rusningstiden, var det tydligt att busskuren inte tillgodosåg användarbehovet. Användningsfrekvensen var högre under eftermiddagen jämfört med morgonen och utspridningen bland de väntande var därför också större. Fasaden blev en populär väntplats på eftermiddagen då det var soligt här.

Samtalande sällskap, personer med barnvagn och personer med mycket packning ställde sig ofta i utkanten av eller utanför busskurerna förmodligen för att inte vara i vägen för andra eller för att undgå att behöva flytta på sig.

Rökare tenderade att ställa sig i den infällda entrén, längs fasaden eller vid sidan av busskuren, förmodligen för att inte störa andra. Endast 2 av 26 observerade rökare befann sig i busskuren medan de rökte.



Figur 11: Situationen på busshållplatse på eftermiddagarna under rusningstiden. Foto: författarna 2014-05-05

Bänkarna upplevdes inte ha plats för fler än två personer. Vid ett enda avvikande tillfälle satt tre personer, främmande för varandra, på bänken. Den tredje och yttersta personen satt vänd med ryggen mot de andra och fötterna åt ett annat håll.

Slutsatser att ta med till idéförslagen:

- » De väntande föredrar att stå med skydd i ryggen och uppsikt över platsen.
- » Fasaden till kommunens kontor går att utnyttja för eftermiddagssol.
- » Det är ont om plats under rusningstiderna.
- » Det är ont om sittplatser.

Tabell 3: Visar hur länge människorna uppehöll sig.

	Morgon			Eftermiddag		
	Dag 1 totalt antal	Dag 2 totalt antal	Totalt %	Dag 1 totalt antal	Dag 2 totalt antal	Totalt %
0-5 min	105	85	65	167	188	75
5-10 min	47	49	33	59	52	24
10-15 min	1	5	2	4	1	1
Totalt antal personer	153	139		230	241	

Kommentarer och analys:

Den absolut vanligaste väntetiden både för morgon och eftermiddag (65% respektive 75%) var 0-5 minuter. På eftermiddagen var det några färre som väntade 5-10 minuter jämfört med morgonen (24% respektive 33%), vilket delvis kan bero på tätare avgångar. Det kan också bero på att fler anser det viktigare med större tidsmarginal på

morgonen när man ska till arbetet/skolan jämfört med när man ska hem. Få personer väntade mer än 10 minuter.

Slutsats att ta med till idéförslagen:

- » Utformningen av busshållplatsen bör anpassas till att människor uppehåller sig här och upplever platsen under 0-10 minuter.

Tabell 4: Visar varje persons huvudsakliga aktivitet medan de befinner sig på busshållplatsen.

	Morgon			Eftermiddag		
	Dag 1	Dag 2	Totalt %	Dag 1	Dag 2	Totalt %
Står och tittar på omgivningen	61	56	40,1	125	138	55,8
Använder mobil (pratar, smsar, surfar)	20	17	12,7	34	38	15,3
Lyssnar på musik i hörlurar	22	18	13,7	14	12	5,5
Talsituationer med bekant	18	20	13	24	22	9,8
Tittar på tabell/realtidstavla	12	10	7,5	16	10	5,5
Röker	6	4	3,4	7	9	3,4
Läser bok/tidning	4	6	3,4	0	1	0,2
Vilar väskor (mot bänken/marken)	2	3	1,7	7	8	3,2
Äter/dricker	3	2	1,7	2	0	0,4
Talsituationer med främling	3	1	1,4	0	1	0,2
Vinkar/hejar åt förbipasserande	1	1	0,7	1	2	0,7
Tittar på busskurens reklamaffisch	1	1	0,7	0	0	0
Totalt antal personer	153	139		230	241	

Kommentarer och analys:

Den absolut vanligaste aktiviteten under både morgonen och eftermiddagen var att de väntande stod och tittade på omgivningen och inte gjorde något annat anmärkningsvärt. Främst tittade de upp mot korsningen för att se bussarna när de kom körande. Många sysselsatte sig med mobilen och riktade ingen uppmärksamhet till sin omgivning.

På eftermiddagen var det fler människor som befann sig på platsen och dessutom avgick bussarna tätare. Det var inte lika många som läste eller lyssnade på musik under eftermiddagens observationstillfällen. Den höga användningsfrekvensen bidrog till en stimmigare stämning och vi drog därför slutsatsen att det inte fanns ro till dessa avslappnande aktiviteter eftersom många kändes mer mån om att vara medvetna om sin omgivning. Många tog också bussen ihop på eftermiddagen och fler talsituationer uppstod, oftast bland sällskap som kom gående till busshållplatsen tillsammans. I

några fall träffades personerna först på hållplatsen. De talsituationer som uppstod mellan främlingar skedde kring tidtabellen, mellan två barnfamiljer och två personer som utbytte tändare. De som hejade eller vinkade, gick eller cyklade förbi på gångbanan.



Figur 12: En talsituation mellan en väntande och förbipasserande. Foto: författarna 2014-05-05

Vi noterade två utmärkande situationer där barn tydligt påvisade tecken på understimulering. I den första situationen fick barnet gång på gång i uppdrag att slänga skräp åt sin pappa för att få en anledning att aktivera sig. Det andra barnet hittade ett smalt håll i nederkanten av busskuren varpå han såg det som en utmaning att krypa igenom detta och komma ut på andra sidan.



Figur 13: Ett barn visar tecken på understimulering genom att krypa igenom ett håll i busskuren. Foto: författarna 2014-05-05

Slutsatser att ta med till idéförslagen:

- » Talsituationer som uppstår mellan de väntande och förbipasserande samt vid aktivering av de väntande bör tillvaratas.
- » Tydliga tecken på understimulering främst hos barn men också hos vuxna.
- » Det behövs mer att titta på på platsen.
- » Vissa vill ha lugn och ro och vara ifred.

Hur rör människorna sig?

Vi konstaterade att rörelsemönstren var desamma under morgon och eftermiddag och valde därför att redovisa dessa som generella beteenden. Det vanligaste rörelsemönstret var till och från trottoarkanten för att se om bussen var på väg samt till och från realtidstavlan och tidtabellen i busskuren. Vi noterade också en tendens till att människor förflyttade sig från omgivande uppehållsplatser för att komma närmre påstigningsplatsen då avgångstiden närmade sig. Vid lägre användningsfrekvens och gott om utrymme tenderade några att strosa runt. Många ställde sig även utanför busskuren om det var fullt och rörde sig sedan inåt när dessa hade åkt iväg.

Kommentarer och analys:

Observationerna tydde på att många ville stå i busskuren eftersom de rörde sig hit efter att den blivit ledig. Vi drar slutsatsen att beteendet att strosa runt är ett tecken på understimulans. Närheten till påstigningsplatsen är viktig för många.

Slutsatser att ta med till idéförslagen:

- » Viktigt med närhet till påstigningsplatsen
- » Tydliga tecken på understimulans
- » De flesta föredrar att stå i busskuren



Figur 14: De flesta föredrog att vänta i busskuren nära påstigningsplatsen. Foto: författarna 2014-05-05

Programpunkter och idéförslag

Här introduceras programpunkterna som ligger till grund för de fyra idéförslagen. Vidare presenteras idéförslagen i form av perspektiv och beskrivande text.

Programpunkter

För att kunna utveckla *Gehls 12 kvalitetskriterier för en välfungerande stadsmiljö för människor* till programpunkter omformulerades dem samt minskades från 12 till 11 stycken. Fokus i förslagen ligger på utformningen av busshållplatsen och Uppsala kommuns lokaler i bottennivån, i direkt anslutning till platsen. Kriteriet *skala* togs bort eftersom vi ansåg att kriteriet behandlade omgivande byggnadernas höjd, som vi inte kan påverka med idéförslagen för busshållplatsen. Av samma anledning kan vi inte påverka Vaksalagatans nedsänkning mot tågviadukten och därmed inte heller den bristfälliga tillgängligheten. Kriteriet *skydd mot trafik och olyckor* kunde heller inte åtgärdas med våra idéförslag eftersom det ligger i trafikplanernas händer. Trots detta behövs kriteriet eftersom det i en faktiskt ombyggnation av platsen är viktigt för att resten av utformningen ska fungera.

Under kategorin njutning lade vi till ett kriterium för *möjlighet till återhämtning* eftersom vi ansåg att platsen bör erbjuda mikroåterhämtning i människors vardag. Vi omplacerade *möjlighet att se och att lyssna* samt *möjlighet till lek och aktivitet* från kategorin komfort till den tredje kategorin njutning. På så sätt kunde vi definiera kategorierna skydd och komfort som busshållplatsens funktion.

SKYDD

Trafiksäkerhet

Skydda väntande från biltrafik och förbipasserande cyklister genom att separera cyklisterna från gångbanan.

Trygghet

Förbättra tryggheten på platsen kvällstid genom att inbjuda till mänsklig närvaro samt bättre belysning i busskurerna och tunneln.

Önskadet sinnesupplevelser

Erbjuder fler väntande ett bra skydd mot obehagligt väderlag genom större busskur.

KOMFORT

Möjlighet att gå

Bredda trottoaren för att undvika konflikter mellan väntande och förbipasserande vid busspåstigningen. Förbättra tillgängligheten till platsen med hjälp av ett övergångsställe i direkt anslutning.

Möjlighet att stå och stanna

Erbjuder fler platser att stå på och luta sig mot som erbjuder skydd i ryggen och uppsikt över platsen.

Möjlighet att sitta

Utöka antalet sittplatser samt ge dessa en komfortabel utformning med arm- och ryggstöd och värmeslingor under den kalla årstiden.

Möjlighet att se

Erbjuder uppsikt över omgivningen och de förbipasserande genom en anpassad placering av möbler.

NJUTNING

Möjlighet att njuta av klimatet

Främja ett gott lokalklimat genom strategiska placeringar av möbler som tar tillvara på eftermiddagssolen längs fasaden.

Positiva sensoriska upplevelser

Erbjuder upplevelser genom en sinnesstimulerande utformning och design av omgivningen.

Möjlighet till aktivitet

Erbjuder fler möjligheter till olika former av aktivitet, enskilt eller tillsammans med andra.

Möjlighet till återhämtning

Erbjuder en plats för kort mikroåterhämtning genom att designa med växter och andra fascinerande sinnesintryck.

Möjlighet att prata och lyssna

Öka förutsättningarna för interaktioner genom triangulation, placering av möbler och ljuddämpande material.

Introduktion till idéförslagen

Först och främst, utgick vi från att skydd och komfort ska uppfyllas i alla idéförslag.

Utifrån vårt syfte att skapa fler upplevelser i människors vardag, valde vi att fokusera på och redovisa kategorin njutning och tillhörande programpunkter i idéförslagen. I den här kontexten definierade vi kategorin njutning som en extra dimension, utöver skydd och komfort, som gör att platsen upplevs positiv att vistas på.

Vi valde att fokusera på två programpunkter per idéförslag för att rikta utformningarna till olika behov. Trots detta tillgodoses ibland fler programpunkter samtidigt.

Vid utformningen hade vi i åtanke att tillgodose olika behov av engagemang och deltagande enligt Behovspyramiden (Ottosson & Grahn, 1998, s.46).

Idéförslagen riktar sig till upplevelser som hinner upplevas under den, enligt observationerna, vanligaste väntetiden på platsen: 0-10 min.

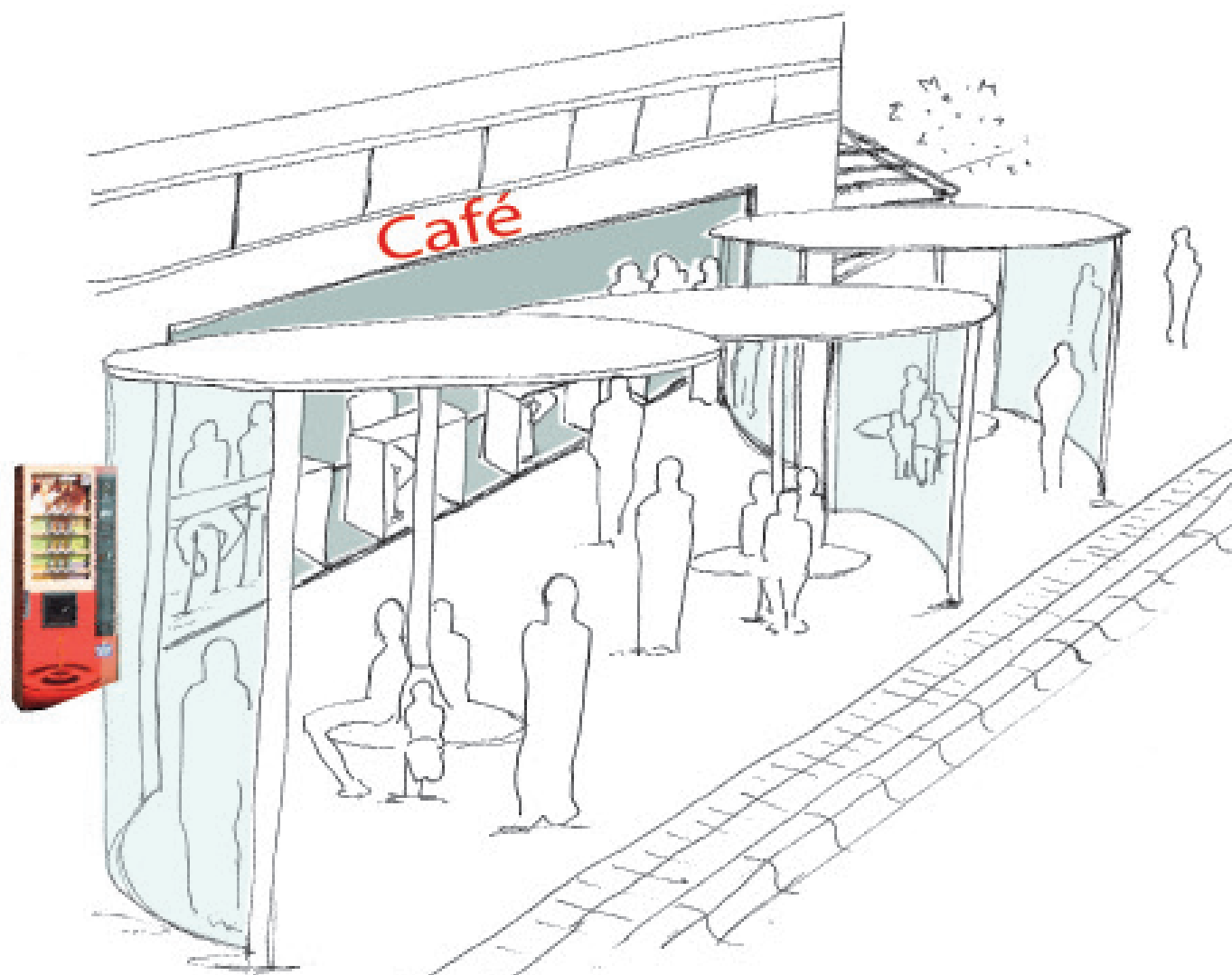
Varje idéförslag är en sammanställning av egenskaperna komplexitet, sammanhållning, läsbarhet och mystik (Hägerhäll, 2005, s. 216). Till exempel anser vi att sammanhållning och läsbarhet är viktig för att platsen ska fungera som busshållplats medan komplexitet och mystik är sådant som vi strävar efter att uppnå i de olika kriterierna för njutning.

Figur 15: Programpunkter för de fyra idéförslagen.

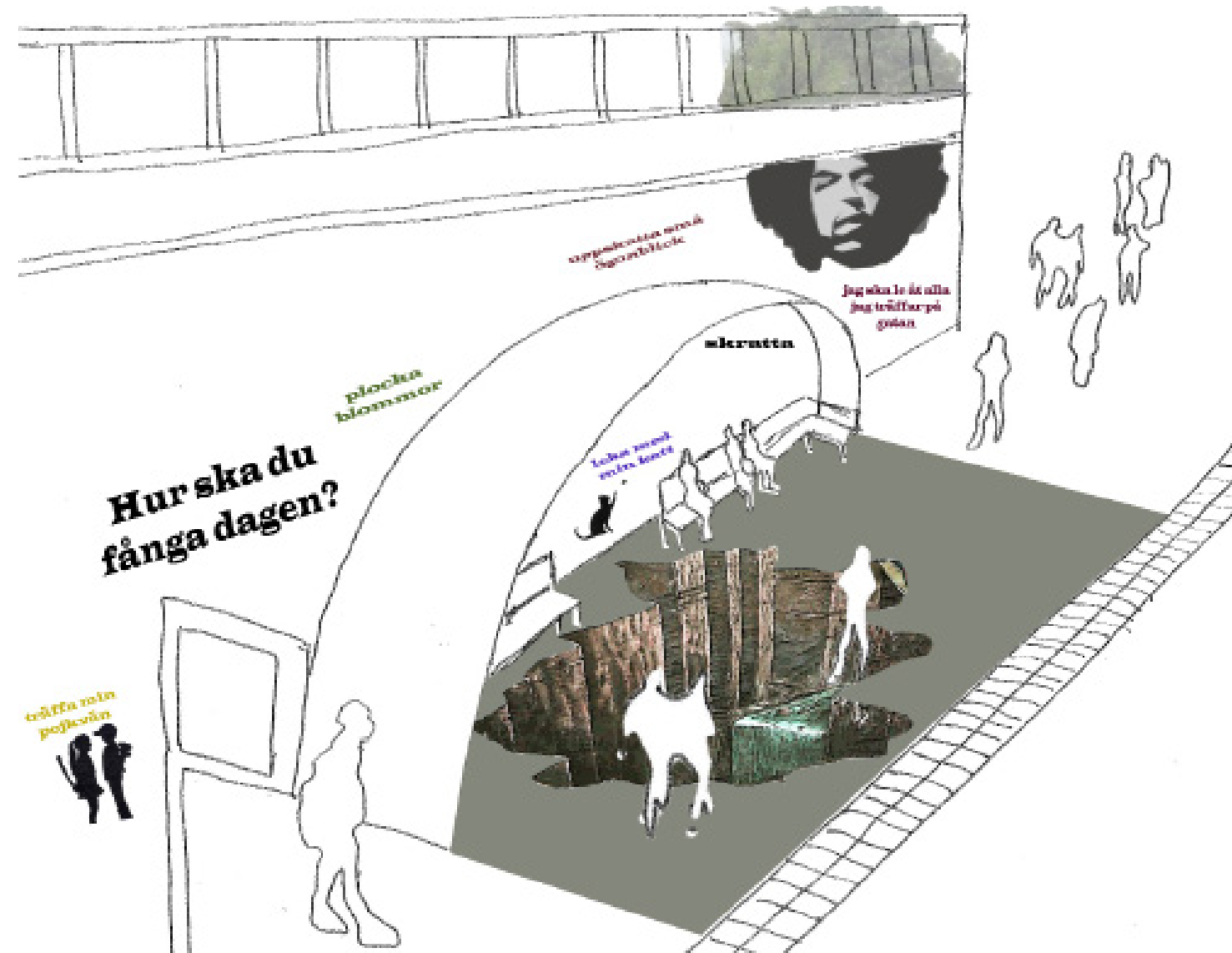
Självservingsscafé

- Möjlighet att njuta av klimatet
- Möjlighet att prata och lyssna

Enligt behovspyramiden riktar sig detta idéförslag främst till aktivt deltagande. Till busshållplatsen hör ett självserveringecafé med kaffeautomat och sittplatser under tak, skyddat från regn. Här erbjuds ett gott mikroklimat med möjlighet att ta en paus i eftermiddagssolen i väntan på bussen. Cafét inbjuder till sociala aktiviteter människor emellan och gångbanans dragning mellan cafét och busskurerna främjar interaktioner med förbipasserande på trottoaren. På cafét finns även ett tidningsställ till utlån för den som vill läsa och ha en lugn stund. Cafét kan användas dygnet runt, vilket lockar människor till platsen, och stärker trygghetskänslan. Bänkarna i busskuren gör det möjligt att ha uppsikt i alla riktningar. Busskurerna har en nytänkande design som skiljer sig från standardbusskurers utformning med vindskydd i form av glas på sidorna, som även erbjuder skydd i ryggen.



Figur 16: Idéförslaget för Självservingsscaféet. Illustration: författarna 2014-05-25



Uttrycksväggen

- Möjlighet till lek och aktivitet
- Möjlighet att prata och lyssna

Enligt behovspyramiden riktar sig detta idéförslag främst till utåtriktad engagemang. På väggen finns det möjlighet att uttrycka sig genom att skriva och dela med sig av sina åsikter och idéer samt läsa andras budskap i väntan på bussen. Utformningen lockar till kreativitet, aktivering och interaktioner tillsammans med andra människor samtidigt som den kan erbjuda en stunds enskild eftertänksamhet. Miljön är variations-och detaljrik med många visuella intryck. Gatukonsten på marken föreställer en 3D-illusion i form av ett stup, som ger en mystisk, förvrängd bild av verkligheten och stimulerar till fascination. Gatukonsten uppmuntrar till triangulation, samtal kring det som upplevs tillsammans. Busskuren är placerad så att de väntande har möjlighet att titta på och interagera med förbipasserande. För att göra de förbipasserande uppmärksamma på att trottoaren övergår i en busshållplats väljs en sammanhängande markbeläggning. Längs väggen i busskuren tillvaratas även eftermiddagssolen.

Figur 17: Idéförslaget för Uttrycksväggen. Illustration: författarna 2014-05-25

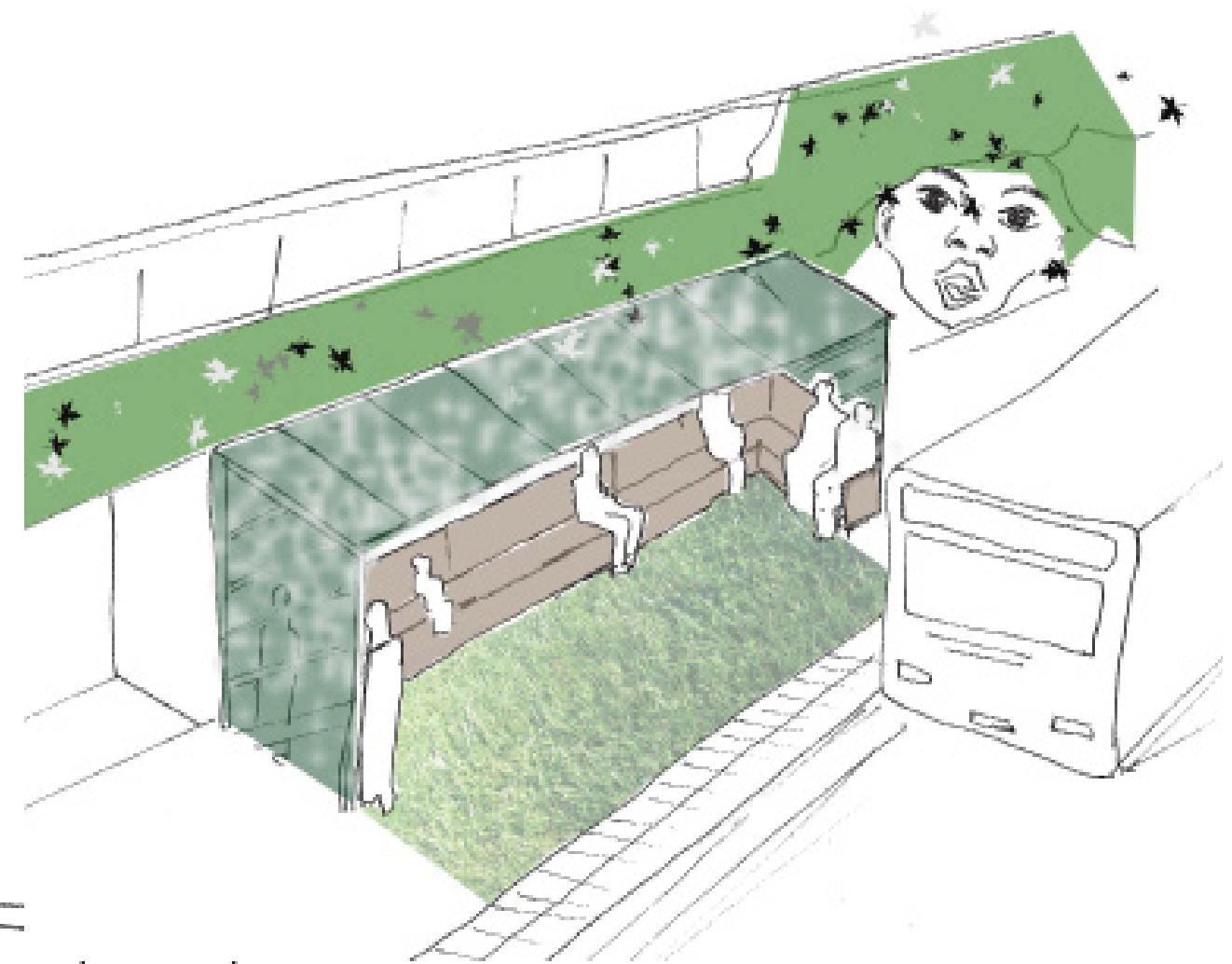
Show för sinnena

- Möjlighet till positiva sensoriska upplevelser
- Möjlighet till lek och aktivitet

Enligt behovspyramiden riktar sig detta idéförslag främst till emotionellt deltagande. Tågviadukten lysas upp med strålkastare i varma färger som orange, rött och gult som har en aktiverande inverkan. Strålkastarna ger inte bara ett visuellt tilltalande intryck utan bidrar också till känslan av trygghet och bättre uppsikt över omgivning. Busskurens väggar är av glas för att sikten ska vara god härifrån. I busskuren finns en jukebox där de väntande kan aktivera sig genom att välja vilken musik de vill lyssna på. Ljudet från musiken distraherar också från bullret av trafiken. Ett mjukt underlag av gummiastfalt väljs som bekvämt underlag i busskuren för att stimulera känselsinnet.



Figur 18: Idéförslaget för Show för sinnea. Illustration: författarna 2014-05-25



Figur 19: Idéförslaget för Pocketpark. Illustration: författarna 2014-05-25

Pocketpark

- Möjlighet till positiva sensoriska upplevelser
- Möjlighet till återhämtning

Enligt behovspyramiden riktar sig detta idéförslag främst till inåtriktad engagemang. Busskuren kläs med växter som blommar fint och doftar gott, vilket stimulerar syn- och luktsinnet. Grönskan för tankarna till naturlika miljöer. Underlaget av konstgräs aktiverar även känselsinnet. Växterna och konstgräset har en bullerdämpande effekt. Växtvalen görs med årstidsvariationen i åtanke. Engelmansvin har en fin höstfärg och klätterhortensia får en fin blomning sommartid. Platsens utformning erbjuder en kort paus med tid för återhämtning och sinnesstimulans i en lugnare miljö med växter, som utmärker sig i det omgivande urbana landskapet.

Diskussion

Syftet med uppsatsen var att utforma idéförslag till en busshållplats för att stimulera till fler positiva upplevelser för de väntande. Valet av busshållplats grundade sig i att detta är en regelbundet och naturligt använd plats, som därför har hög potential att fungera som mötesplats och för att stimulera till sinnesupplevelser i det vardagliga livet. Vår förhoppning var att lyfta tanken om och inspirera till att platsen kan vara något mer än bara en väntplats. Att vänta på bussen är en nödvändig aktivitet som många utför dagligen, ett tillfälle som skulle kunna utnyttjas bättre.

En mer medveten gestaltning gynnar den enskilda människan, som får ett intressantare vardagsliv och behov tillgodosedda. Efter läsning i hållplatshandboken och samtal med UL stod de klart att de anser att hållplatsen är en viktig del av resan eftersom en enhetlig och attraktiv utformning tros ha positiv inverkan på individens vilja att resa kollektivt. Från UL's sida finns därför ett vinstintresse i att förbättra arbetet med de estetiska aspekterna, tillsammans med funktionen och säkerheten på busshållplatsen. Att UL har börjat arbeta med strategiska hållplatser vid till exempel Vaksala torg, ser vi som ett steg i ledet att ta vara på dessa platser och bättre integrera dem i staden. En god kvalitet på utformningen skulle vara intressant även för Uppsala Kommun i utvecklingen av stadens offentliga rum och dess sociala roll som mötesplats. I en allt tätare stad ställs krav på de offentliga ytor som finns kvar. Det är även viktigt ur miljösynpunkt för Uppsala kommuns arbete med att få fler att vilja resa kollektivt.

Vi instämmer med Jane Jacobs teorier om att samhället blir mer och mer privatiserat och vill därför betona vikten av detta samt att stanna upp och med hjälp av sinnena ta del av sin omgivning. Landskapsarkitekturen är avgörande för att en plats ska inbjuda till aktivitet. Ett offentligt rum av god kvalitet är ett rum vars utformning tillgodoser fotgängarnas behov.

Metoddiskussion

Jan Gehls och Jane Jacobs litteratur och teorier var högst relevanta för ämnesområdet. Dessa personer blev starka förebilder för arbetet då deras teorier behandlar den sociala dimensionen i det offentliga rummet. Svårigheten låg i att applicera teorierna på just busshållplatser, varpå vi noga motiverade detta val av plats som ett exempel på ett offentligt rum. Eftersom busshållplatser enbart utnyttjas av fotgängare, lämpade det sig att vi använde oss av Gehls 12 kvalitetskriterier för en välfungerande stadsmiljö för människor. Dessa kriterier fungerade som en grund för arbetet och de fyra idéförslagen.

Gehls 12 kvalitetskriterier för en välfungerande stadsmiljö för människor var användbara att bedöma platsen utifrån, men när vi

sedan skulle översätta vår bedömning till konkreta programpunkter stötte vi på vissa svårigheter. Till exempel kunde vi inte påverka skalan på platsen och en del avgörande kriterier för kategorin skydd låg snarare under trafikplanernas arbetsområde.

Njutning är, enligt Gehl, något som ska inkluderas i de andra kategorierna och som inte kan separeras från dessa (Gehl, 2010, s.238). Detta blev tydligt då vi skulle konkretisera programpunkterna för idéförslagen. De olika kriterierna bidrog till varandra och var därför svåra att skilja, vilket egentligen inte skulle bli ett problem i praktiken, men som försvårade för redovisningen av arbetet. Till exempel kunde en ljussättning på platsen både bidra till en positiv sensorisk upplevelse (njutning) och samtidigt bidra till den upplevda tryggheten på platsen (skydd). Det var därför svårt att placera programpunkten under *en* kategori. Vi tvingades överväga var den hade mest betydelse. Ett annat exempel var att vi ansåg att busshållplatsen saknade möjligheter att gå och föreslog därför en placering av ett övergångsställe intill. Denna programpunkt föll under kategorin komfort men påverkar samtidigt att fotgängaren känner sig skyddad mot trafik, ett kriterie som infaller under kategorin skydd.

Slutligen såg vi en motsägelse under kategorin njutning där Gehl delar in kriterierna i skala, möjlighet att njuta av positiva aspekter av klimat samt positiva sensoriska upplevelser och bestämde oss därför för att omorganisera dessa inför utformningen av programpunkterna. Vi ansåg att klimat och skala var något som föll under det breda kriteriet positiva sensoriska upplevelser eftersom dessa är faktorer vi uppfattar med hjälp av våra sinnen. Vidare ansåg vi också att möjlighet till aktivitet och att prata och lyssna var kriterier likvärdiga med möjligheter att njuta av klimat, varpå vi valde att flytta dessa från kategorin komfort till njutning innan vi formulerade programpunkterna.

En del teorier ur boken *Svensk miljöpsykologi* var svåra att applicera på busshållplatsen och den stadsmiljö som omger den. Författarparet Kaplan och Kaplan (Hartig, 2005, s.271) menar till exempel att stimulering och återhämtning framförallt sker i naturlandskap, snarare än andra miljöer. För att förankra Gehls teorier om skydd och komfort till busshållplatsen, var det nödvändigt att utgå från *Hållplatshandboken - riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län* (Kollektivtrafiknämnden, 2013).

De faktorer vi valde att observera på busshållplatsen bestämdes under en testobservation utifrån vad vi uppmärksammade vid detta tillfälle. Platsspecifika förhållanden var också avgörande. Hade det till exempel inte funnits en busskur hade vi inte kunnat observera samma faktorer.

Gehls *behaviourmapping* (Gehl&Svarre,2013,s.24) var användbar för noteringen av observationerna. Då användningsfrekvensen var hög på eftermiddagarna blev det däremot svårt för oss två personer att hinna notera allt som försiggick på platsen. Detta är en felkälla som har påverkat exaktheten i resultaten. Om metoden skulle göras om

skulle det underlätta att vara fler observatörer med ansvar för varsin observationsfaktor.

Valet av observationstillfällen blev vardagar då vi bedömde att flest människor tar bussen och att vi därför skulle få möjlighet att observera så många uppehållssituationer som möjligt. 16 stycken observationstillfällen ansågs vara ett lagom omfång då det räckte för att vi skulle få en helhetsuppfattning av platsen och människornas återkommande beteendemönster. Hade arbetet varit på högre nivå hade studien kunnat göras mer omfattande. Dessutom var idéförslagen en större del av vår kandidatuppsats varpå vi valde att ge dessa mer utrymme. En annan metod som hade kunnat användas istället för observationer är intervjuer, men då med annorlunda formulerade frågor som till exempel hur lång tid före avgång personerna brukar befinna sig på platsen. Ifall de skulle kunna tänka sig att spendera mer tid där om platsen hade varit annorlunda utformad? Om uppsatsen hade haft ett större omfång hade både observationer och intervjuer varit intressant att använda som metod för att ta del av fleras perspektiv och därmed få en mer nyanserad helhetsbild.

Efter att vi kommit en bit med arbetet fick vi höra att busshållplatsen på sikt skulle avvecklas på grund av att den anses ha bristande kvalitéer. Detta motiverade oss till att anta utmaningen att förbättra platsen samtidigt som vi också planerade att idéförslagen skulle fungera som inspiration till utformning av andra busshållplatser.

Vi valde att redovisa idéförslagen som perspektiv för att förmedla upplevelsen av att vara på platsen. En plan ansåg vi inte skulle ge samma känsla.

Resultatdiskussion

Observationerna utfördes under snarlika väderförhållanden, sol, måttlig vind och ca 15 grader. Om vi hade valt ett annat observationstillfälle en regnig dag hade förmodligen resultaten skiljt sig åt. Till exempel hade kanske fler av de observerade ställt sig i busskuren för att skydda sig mot regnet. Dessutom valde vi de, enligt *Hållplatshandboken - riktlinjer för utformning av hållplatser i Uppsala län* (Kollektivtrafiknämnden, 2013), mest hektiska tiderna på dagen och observerade därmed platsens maximala kapacitet. Vid andra tider på dygnet med lägre användningsfrekvens hade utrymmet på platsen kanske inte upplevts lika bristfällig. Resultaten har också påverkats av att vi inte hunnit med att notera alla användare och aktiviteter på platsen, främst under eftermiddagarnas observationstillfällen då användningsfrekvensen var som högst. Att våra observationer gjordes under våren påverkar förmodligen också resultatet då vi antar att fler åker kollektivt vintertid.

Med hjälp av observationerna och litteraturstudierna fick vi en bra grund inför formuleringen av programpunkterna och idéförslagen. Observationerna kompletterade på så sätt teorin då vi kunde utgå från förutsättningarna på just vår plats och göra idéförslagen mer

verklighetsbaserade.

Vid utformningen av idéförslagen upplevde vi svårigheter med att planera för alla och inkludera olika sorters behov på en och samma plats. Till exempel ville vi att utformningen skulle inbjuda till lek och aktivitet, men antog också att många hellre vistas i en rofylld och avskild miljö i väntan på bussen. Vi ser även svårigheter i att en och samma människa kan ha olika preferenser beroende på tid på dygnet. Utformningen bör därför sträva efter att vara så flexibel som möjligt, men detta kan vara problematiskt på en busshållplats där utrymmet är begränsat och där människor vanligtvis inte vistas mer än nödvändigt. Vår tanke är ändå att platsen ska bidra till just de korta, enkla och vardagliga mötena samt ge en positiv bild av väntetiden genom att erbjuda betydelsefulla sinnesintryck. Detta menar vi ska finnas som komplement till mer uppstyrd möten och upplevelser såsom en fika på stan eller en utflykt till en botanisk trädgård. Syftet är inte att locka människor till att stanna längre än nödvändigt, men möjligheten ska finnas där. Även om en upplevelse bara berör fem minuter av din morgon kan det ge en betydligt bättre start på dagen.

Efter en djupdykning i arbetet med busshållplatser, kan vi konstatera att den estetiska aspekten borde ges större utrymme. Man bör tänka på att rikta gestaltningen åt människors sinnen och ha i åtanke att det finns olika behov. Landskapsarkitekter skulle kunna bidra till en nytänkande utformning av busshållplatser för att tillvarata platsen då den redan är naturligt befolkad. Vid omgestaltning av stadsmiljöer kan landskapsarkitekter arbeta för att busshållplatser samspelar väl med den övriga miljön. Busshållplatser har, enligt oss, hög potential och är outnyttjade med avseende på att erbjuda människor ett meningsfullare vardagsliv. Busshållplatser skulle kunna spela en större roll och erbjuda stimulerande mötesplatser för människor samt bidra till bättre kvalité av det offentliga rummet i stort.

Att arbeta vidare med

En tanke som väcktes under arbetets gång var hur arbetet med hållplatser skulle kunna utvecklas inför framtida planering av spårvägar i Uppsala, då många befintliga hållplatser kommer göras om och nya anläggas? Hur kan landskapsarkitekter bidra i arbetet med busshållplatser för att göra de mer intressanta, till exempel genom metoden med strategiska hållplatser?

Efter samtal med UL stod det klart att hållplatsen är en viktig del av resan. Frågan är om en bättre utformning av hållplatsen skulle få fler att vilja resa kollektivt?

Referenser

Berglund, K., Sjöström, J. & Åström, B. (2004). *Hela staden från mellanrum till stadsrum*. Stockholm: Svensk byggtjänst.

Boverket. (2010). *Mångfunktionella ytor. Klimatanpassning av be-fintlig bebyggd miljö i städer och tätorter genom grönstruktur*. http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2010/Mangfunktionella_ytor.pdf [2014-05-28]

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington: Island Press.

Gehl, J. & Gemzøe, L. (2001). *Nye Byrum*. 2. uppl., København: Arkitektens Forlag.

Gehl, J. & Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Washington: Island Press.

Grahn, P. (2005). Om trädgårdsterapi och terapeutiska trädgårdar I: Johanssønn & Küller (red), 2005. *Svensk miljöpsykologi*. Lund: Studentlitteratur. ss. 245-260.

Hanson, Å. (2010). *Sinnlig stimulans i vaken vila- en studie av växter i en restaurativ trädgård*. Examensarbete. Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet.

Hartig, T. (2005). Teorier om restaurativa miljöer I: Johanssønn & Küller (red), 2005. *Svensk miljöpsykologi*. Lund: Studentlitteratur. ss 263-279.

Hesselgren, S. (1975). *Man's perception of man-made environment*. Lund: Studentlitteratur.

Hägerhäll, M. C. (2005). Naturen i landskapsupplevelsen och landskapsupplevelsens natur I: Johanssønn & Küller (red), 2005. *Svensk miljöpsykologi*. Lund: Studentlitteratur. ss 209-224.

Jacobs, J. (2004). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos AB.

Knez, I. (2005). Ljusets psykologiska inverkan I: Johanssønn & Küller (red), 2005. *Svensk miljöpsykologi*. Lund: Studentlitteratur. ss 71-81.

Kollektivtrafiknämnden. (2013). *Hållplatshandboken*. [http://www.ul.se/Global/Om%20UL/Dokument/Hållplatshandboken.pdf](http://www.ul.se/Global/Om%20UL/Dokument/Hallplatshandboken.pdf) [2014-06-01]

Küller, R. (2005). Icke-visuella effekter på människan av ljus och färg I: Johanssønn & Küller (red), 2005. *Svensk miljöpsykologi*. Lund: Studentlitteratur. ss 85-98.

Listerborn, C. (2000). *Tryggare stad – kan man förändra rädslans platser?*. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret.

Offentligt rum. (2014). Nationalencyklopedin. http://www.ne.se/offentligt-rum?i_h_word=offentliga+rum [2014-04-21]

Ottoson, J. & Grahn, P. (1998). *Utemiljöns betydelse för äldre med stort vårdbehov*. Alnarp: MOVIMUM.

Sorte, Jarle, G. (2005). Parken för Homo Urbanis - stadsmänniskan I: Johanssønn & Küller (red), 2005. *Svensk miljöpsykologi*. Lund: Studentlitteratur. ss 227-240.

Torell, G. (2005). Kognitiva kartor I: Johanssønn & Küller (red), 2005. *Svensk miljöpsykologi*. Lund: Studentlitteratur. ss. 177-190.

UL. 2014. *Kollektivtrafikförvaltningen*. <http://www.ul.se/Om-UL/Om-vart-uppdrag/> [2014-04-28]